EN PRÉLUDE AUX LEGEND BOUCLES DE SPA

par Benoît Galand, photos A. Siquet.

5 PROPULSIONS « HISTORIQUES »

Les rallyes historiques ont la cote, chez les compétiteurs comme auprès des spectateurs. Les Legend Boucles de Spa en sont chaque année une preuve éclatante. Ces épreuves replongent dans leur élément certaines voitures qui ont écrit les plus belles pages de l'histoire du rallye. Et parmi elles, on recense de nombreuses « propulsions », une espèce en voie de disparition. TurboMagazine a voulu leur rendre hommage via un essai comparatif. Plaisir garanti !

En 40 ans, la technique automobile a beaucoup évolué et le pilotage a dû suivre. Dans les épreuves routières prévalent aujourd'hui la précision des notes et des trajectoires, l'efficacité maximale... parfois au détriment du spectacle. Avec les « props », les pilotes devaient faire preuve – en plus d'un coup de volant imparable – de courage, d'optimisme et de sens de l'improvisation. Tout profit pour le spectacle. Les rallyes historiques de vitesse permettent de revivre ces moments exaltants où l'arrière de la voiture voulait dépasser l'avant et où le pilote maîtrisait sa monture autant avec l'accélérateur qu'avec le volant.

CARTE D'IDENTITE

Ford Escort RS Mk1

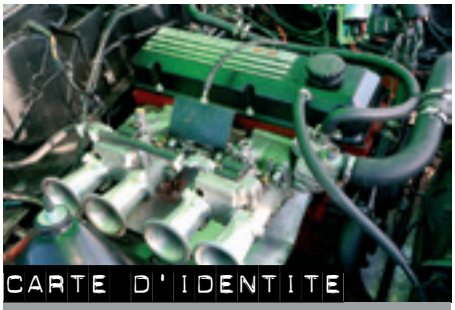
Année de construction : 1974
Propriétaire : Bernard André
Préparateur : RGMI
Moteur : 4 cyl. 2 litres BDG - 252 cv
Roues : 13 pouces
Valeur estimée : 90.000€
Présences en compétition : Maroc, Corse, Legend Boucles de Spa
Participation aux Legend Boucles de Spa 2014 : ?

AVEC LES "PROPS", LES PILOTES, EN PLUS D'UN COUP DE VOLANT IMPARABLE, DEVAIENT FAIRE PREUVE DE COURAGE, D'OPTIMISME ET D'IMPROVISATION.

Mais une propulsion n'est pas l'autre... Si les principes de base restent les mêmes – trouver la bonne vitesse d'entrée, contrer l'éventuel sous-virage en plaçant la voiture en entrée de courbe, contrôler ensuite la dérive à l'accélérateur – les réactions de chaque modèle dépendent aussi de sa puissance, sa capacité à "motricer", les répartitions du poids et du freinage, etc. L'essai de cinq voitures réunies dans les installations de la RACB Driving Academy à Bernister le confirme ! Le soleil est au rendez-vous et la piste de Bernister apparaît idéale pour accueillir les cinq bolides : asphalte sec mais poussiéreux avec quelques traces de boue bien propices aux glissades. Du coup, pas de pneus neige comme ce sera le cas à Spa, mais plutôt les pneus utilisés au récent Rallye du Condroz voire au Tour de Corse dans le cas de la Datsun et de la Ford.

Ford Escort RS : née pour la course !

Parlons-en de la Ford Escort, une véritable icône du rallye avec laquelle les Roger Clark, Hannu Mikkola, Ove Andersson, Timo Mäkinen, Gilbert Staepelaere et consorts ont signé tant de victoires. Apparue dans les années '60 sous la dénomination Escort TC avec moteur Lotus 1600cc de 150 cv, l'Escort monte en grade... et en puissance dès 1970 avec la RS1600 dont la déclinaison la plus mythique reçoit le 2 litres BDA 235 cv. La Mk1 laisse la place à la Mk2 en avril 1975 et la cavalerie disponible continue de grimper, frôlant les 270 cv avec la version BDG. Le modèle essayé est celui qu'a piloté François Duval lors des Legend Boucles de Spa 2010 où il a longtemps occupé la tête. Provenant d'Espagne, la voiture a été rachetée par Bernard André qui en a confié la préparation et la maintenance à RGMI. Détruite lors du Tour de Corse 2011, cette Escort Mk1 a été entièrement refaite et équipée d'un superbe moteur BDG 2 litres injection dévelop-



CARTE D'IDENTITE

Opel Manta

Année de construction : 1976
Propriétaire et préparateur : DWR
Moteur : 4 cyl. 2.4 à carbus - 232 cv
Roues : 15 pouces
Valeur estimée : 25.000€
Présences en compétition : rallyes provinciaux, Condroz 2013
Participation aux Legend Boucles de Spa 2014 : oui.

pant précisément 252 cv, accouplé à une boîte à 5 rapports hyper-verrouillée. Décoiffant ! L'intérieur est soigné et ultra-complet ; avantage intéressant, "Ben" André étant presqu'aussi grand que moi, pas de mouron à se faire pour la position de conduite. C'est parti dans le bruit rauque caractéristique du 4 cylindres 2 litres Ford... et il ne se passe rien, car ce moteur est conçu pour la course et le pilotage « à l'arraché ». En-dessous de 5000 t/m, il n'y a rien... à part quelques soubresauts. Mais une fois atteint ce régime respectable, c'est le délire total : l'aiguille du compte-tours fait un bond prodigieux et flirte rapidement avec les 9000 t/m, il est temps de changer de rapport et ça repart de plus belle. Quelle santé ! Certes, sur ce tracé Mickey Mouse, c'est un peu compliqué : avec une direction pas assistée, le pilotage de l'Escort n'est pas de tout repos. Il faut se « cracher dans les mains » pour tenter de dompter la bête. Mais au bout, quel plaisir intégral ! Si le train avant digère la cavalerie et ne sous-vire pratiquement jamais, il s'agit tout de même de « placer » la voiture avant le virage. Une fois en glisse, l'Escort se contrôle très facilement à l'accélérateur. On sent qu'elle est née pour glisser. Evidemment, dans cette configuration, c'est la plus chère de notre comparatif, mais sans doute la plus apte à affronter tous les terrains.

Opel Manta : rapport prix-plaisir imbattable

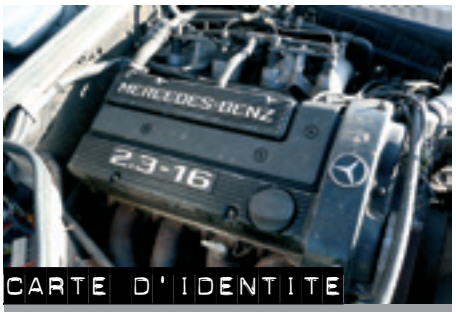
Changement d'horizon avec l'Opel Manta dont deux caractéristiques sautent immédiatement aux yeux, la position de conduite plus basse et un capot bien plus long que celui de l'Escort. Cette Manta a connu son heure de gloire aux mains de Patrick Snijers lors de la première édition des Legend Boucles de Spa : le grand Limbourgeois a dirigé les débats durant un long moment avant de rencontrer des soucis qui ont permis à Marc Timmers d'imposer sa BWM. Sous une livrée

LA FORD ESCORT EST NÉE POUR LA COURSE. L'AIGUILLE DU COMPTE-TOURS FAIT UN BOND PRODIGIEUX ET FLIRTE RAPIDEMENT AVEC LES 9000 T/M.

verte qui ne passe pas inaperçue, l'Opel choyée dans les ateliers DWR de Villers-le-Bouillet cache un beau 4 cylindres 2,4 l de 230 cv, avec boîte de Manta 400, gros pont autobloquant, freins Wilwood et frein à main hydraulique. Ici non plus, pas de direction assistée. Dès les premiers mètres, on sait qu'il va falloir se retrousser les manches. La direction se révèle plus dure que sur la Ford (celle-ci est chaussée en 13 pouces contre 15 sur l'Opel), le moteur n'est guère souple et en prime, la commande de boîte est inversée (1ère en bas à gauche). Il faut attendre 4000 t/m pour que le 4 cylindres donne toute sa puissance qui se montre alors bien présente. C'est qu'elle pousse bien, cette Manta ! Il y a un peu plus de boulot pour inscrire le train avant dans la courbe mais l'auto reste très docile. Cependant, on la sent plus à l'aise dans les courbes moyennes et rapides que sur ces virages serrés et qui s'enchaînent. Le rapport puissance-plaisir-prix est en tout cas incomparable.

Mercedes 190 : une belle découverte

Place à la Mercedes 190. Peu connue en rallye, on l'a pourtant vue aux mains de Dany Snobeck ou Valère Vandermaesen chez nous. Rappelez-vous : dans les années '80, la 190 2.3-16 était la seule à pouvoir rivaliser avec la BMW M3 première génération. Son moteur a été conçu avec Cosworth et revendiquait 186 cv. Henri Roiseux et Francis Mulquet - le Sorcier de la Sarthe - ont retrouvé une caisse et l'ont préparée pour le rallye, le fiston Antoine lui offrant ses premiers pas en course lors du dernier Rallye du Condroz. Les deux Hutois ont fait un « max » avec un budget minimum : 25.000 € à peine, prête à rouler. Moteur et boîte - inversée comme sur l'Opel - demeurent d'origine mais la caisse a été bien renforcée. Dans un habitacle proche de celui de la série, la position de conduite est parfaite. Direction assistée, moteur très souple, la 190 se mène du bout des doigts. Avec les pneus 16 pouces, la boîte s'avère un peu longue mais on s'y fait très vite... Idem pour la commande qui, si elle manque de précision dans son mouvement, n'a pas été prise en défaut. Les impressions sont bien entendu fondamentalement différentes de celles ressenties dans une Escort Groupe 4, mais la facilité de conduite et la bonne volonté à glisser suffisent au plaisir. Et puis, quel confort de pilotage. Un autobloquant plus fort... et plus neuf et un répartiteur de freins ne seraient cependant pas de trop pour la rendre encore plus efficace. Une belle découverte en tout cas que cette Mercedes trop méconnue dans le monde du rallye.



CARTE D'IDENTITE

Mercedes 190 2.3-16

Année de construction : 1986
Propriétaire : Henri Roiseux
Préparateurs : Mulquet & Roiseux Engineering
Moteur : 4 cyl. 2,3 litres - 190 cv
Roues : 15 pouces
Valeur estimée : 25.000€
Présence en compétition: Condroz 2013
Participation aux Legend Boucles de Spa 2014 : oui.

DIRECTION ASSISTÉE, MOTEUR TRÈS SOUPLE... LA 190 SE CONDUIT DU BOUT DES DOIGTS.

CARTE D'IDENTITE

Datsun 240 Z

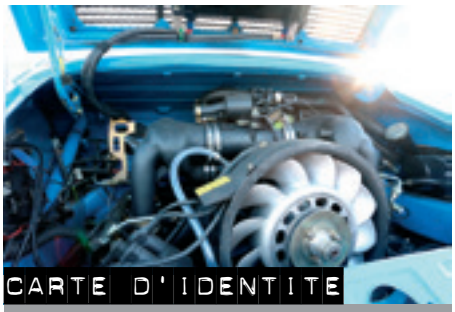
Année de construction : 1974
Propriétaire : Pascal Goosse
Préparateur : Kronos Vintage
Moteur : 6 cyl. en ligne 2,4 l - 230 cv
Roues : 15 pouces
Valeur estimée : 85.000 €
Présence en compétition : Corse 2013
Participation aux Legend Boucles de Spa 2014 : oui.

Datsun 240Z : une excellente surprise !

Place à la plus exotique de cet essai, la magnifique Datsun 240 Z. C'est au début des années 70, que le constructeur japonais développe une version Groupe 4 de son coupé qui s'illustre dans les rallyes les plus durs, entre autres avec une victoire de Shekhar Mehta à l'East African Safari 1973. Pour la petite histoire, Pascal Goosse, l'heureux propriétaire de la version essayée, s'était renseigné pour une Porsche chez Kronos Vintage, mais en voyant cette 240Z en phase de construction dans les ateliers de Naninne, il a « craqué ». Et au terme d'un Tour de Corse historique qui l'a vu monter sur le podium de sa catégorie, il ne regrette pas son choix. Il faut dire que sa voiture est un véritable bijou. Cette réalisation signée Kronos est de loin la mieux finie de notre panel, au point qu'on peine à imaginer qu'elle a été fabriquée en 1974. Volant démontable, grand levier vertical de frein à main, pedal box, planche de bord complètement refaite, la Datsun 240Z « made in Naninne » affiche résolument son modernisme dans ses détails d'équipement.

Qu'importe... Quel plaisir de se glisser dans l'habitacle du coupé japonais où il est aisé de trouver une position idéale. Il est temps de mettre en marche le 6 cylindres de 2,4 litres. Waouh... quelle sonorité ! Mélodieuse, envoutante, rien de tel qu'un bon « 6 en ligne » pour se faire plaisir ! L'enchantement ne s'arrête pas là car cette Datsun se révèle un régal à conduire : prévenante, facile, homogène, elle se mène au millimètre. Avec le grand volant, la direction n'est pas trop lourde. La répartition des freins s'avère idéale et permet de placer la voiture au freinage pour ensuite contrôler la dérive à l'accélérateur. Que du bonheur ! Raisonnablement puissant, le 6 cylindres en ligne offre en sus une belle souplesse. Freinage et suspension nickel, on sent que la voiture a été bichonnée et affiche une solide santé alors qu'elle revient pourtant d'un long périple en Corse. C'est la bonne surprise de cet essai !

RAISONNABLEMENT PUISSANT, LE 6 CYLINDRES EN LIGNE OFFRE EN SUS UNE BELLE SOUPLESSE.



CARTE D'IDENTITE

Porsche 911

Année de construction : 1973
Propriétaire et préparateur : Gérard de Ville de Goyet
Moteur : 6 cyl. à plat 3,6 l - 300 cv
Roues : 16 pouces
Valeur estimée : 60.000€
Présences en compétition : East Belgian Rally et Condroz 2013.
Participation aux Legend Boucles de Spa 2014 : oui.

Porsche 911 : la plus rapide

Pour conclure, la Porsche nous attend. S'il a toujours privilégié le circuit, le constructeur de Zuffenhausen n'a pourtant pas négligé le rallye, entre autres avec ses fameuses 911 SC-RS Groupe B qui ont fait le bonheur de Patrick Snijers, Robert Droogmans et Thierry Reginster chez nous, mais aussi d'Henri Toivonen et Bernard Béguin sur la scène internationale ; et inutile de rappeler qu'auparavant, Vic Elford, Bjorn Waldegard et Jean-Pierre Nicolas ont remporté le Monte-Carlo au volant de la célèbre 911. Gérard de Ville de Goyet connaît la Porsche sur le bout des doigts. L'exemplaire qu'il nous confie a connu une longue carrière en circuit avant d'être récemment reconditionné pour le rallye. Sur base d'une coque de 911 RS de 1973, le pilote-préparateur d'Oteppe a joué la fiabilité en installant un 3,6 litres d'environ 300 cv associé à une boîte 5 d'époque. Après un premier galop d'essai à l'East Belgian Rally, Gérard – épaulé par Stéphane Prévot – a joué les premiers rôles de la catégorie historique au récent Rallye du Condroz.

Après avoir trouvé une position de conduite à peu près acceptable, coup de démarreur pour lancer le 6 cylindres à plat, ce qui reste toujours un moment magique. Le respect s'impose vis-à-vis de la boîte qui demande à être maniée avec précision et prudence. En revanche, le 3,6 litres se révèle idéal sur ce terrain de jeu : puissant et souple à la fois. Le reste, ce n'est que du bonheur... ou plutôt de l'apprentissage d'abord, du bonheur ensuite. Mon expérience des anciennes 911 étant en effet assez limitée, il faut apprendre à jongler avec les transferts de masse pour placer le train avant et ensuite doser l'accélérateur afin d'éviter trop de survirage. Sur une piste, l'exercice est encore assez facile mais sur un asphalte glissant, le jeu devient plus délicat. Après trois tête-à-queue, je commence à comprendre le mode d'emploi et à utiliser la fabuleuse motricité de la voiture : avec tout le poids du moteur sur le train arrière, les roues arrière agrippent le bitume. Moins « joueuse » qu'une Ford Escort, également assez physique à piloter, la Porsche accepte cependant les grandes glissades mais son architecture spécifique rend les changements d'appui particulièrement délicats. C'est du vrai pilotage ! La 911 a été la plus rapide sur le « tourniquet » utilisé pour notre essai. Pas étonnant que de nombreux pilotes la choisissent : fiabilité, efficacité, plaisir et notoriété de la marque, difficile de faire mieux.

Cet essai comparatif préfigure-t-il le déroulement des Legend Boucles de Spa ? Bonne question... En tout cas, plus que quelques jours à attendre et à se réjouir de revoir ces cinq voitures – et bien d'autres ! – en action sur les routes des environs de Spa et Bastogne.

IL FAUT ÊTRE RESPECTUEUX DE LA VOITURE AVEC UNE BOÎTE QUI DEMANDE À ÊTRE MANIÉE AVEC PRÉCISION ET PRUDENCE.

Les absentes

Difficile de réunir toutes les voitures pour un comparatif.... Au rayon des « propulsions » emblématiques absentes, pointons la Ford Escort Mk2 (mais la Mk1 la remplace avantageusement), l'Opel Kadett GTE (mais la Manta est plus efficace), une Talbot Lotus et une bonne BMW.

Merci à...
La RACB Driving Academy pour la mise à disposition de la piste, à Gérard, René, Ben, Pascal, Dominique, Henri et Francis pour leur disponibilité.